

0- 793785

На правах рукописи



Андреева Мария Викторовна

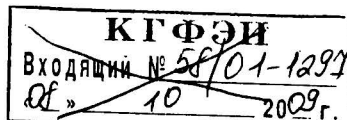
**ФОРМИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИМ
ПОТЕНЦИАЛОМ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Специальность 08.00.05 Экономика и управление народным хозяйством
(15 – Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,
комплексам (промышленность))

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Саратов
2009



Работа выполнена в Саратовском государственном социально-экономическом университете

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Денисов Вячеслав Тихонович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Гутелев Александр Владимирович

кандидат экономических наук
Ильичев Алексей Геннадьевич

Ведущая организация: Самарский государственный
аэрокосмический университет им. С.П.
Королева

Защита состоится «03» ноября 2009 года в 15.00 ч. на заседании диссертационного совета Д 212.241.02 при Саратовском государственном социально-экономическом университете по адресу: 410003, г. Саратов, ул. Радищева, 89, Саратовский государственный социально-экономический университет, ауд. 843.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Саратовского государственного социально-экономического университета.

Сведения о защите и автореферат размещены на сайте Саратовского государственного социально-экономического университета
<http://www.seun.ru>.

Автореферат разослан «01» октября 2009г.



Ученый секретарь диссертационного Совета,
доктор экономических наук, профессор

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Н.С. Яшин'.

Н.С. Яшин

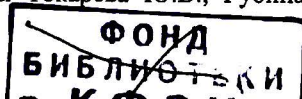
1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Помимо рынков энергии, сырья, материалов и продукции первого передела на сегодняшний день имеется крайне ограниченное число позиций, где значимость России как экспортера была бы достаточно велика. Удельный вес российских машин, оборудования и транспортных средств в общем объеме мирового экспорта машинотехнических изделий не превышает 0,3%, а доля инновационно-ориентированной продукции – 0,13%. По данным 2008г. удельный вес этой категории в структуре экспорта страны составил 4,9%; импорта – 52,7%, из них самолетов – более 90%. Наиболее развитым российским наукоемким отраслям – ракетно-космической и авиационной промышленности удастся в настоящее время выжить в основном благодаря военному экспорту и международным космическим программам.

Правильный выбор приоритетов позволит России претендовать на 3-4% мирового рынка наукоемкой продукции. Необходимость развития гражданского самолетостроения в России продиктована территориальной протяженностью страны, растущим спросом на услуги авиаперевозок и стремлением к повышению безопасности полетов. В то же время переоснащение парка авиакомпаний путем приобретения зарубежных воздушных судов будет означать для России потерю рабочих мест, налоговых поступлений в бюджет и перевод за рубеж значительных валютных средств и являться, по сути, финансированием зарубежной самолетостроительной промышленности.

Как любая инновационная отрасль, самолетостроение может получить дальнейшее развитие, лишь ориентируясь не только на внутренний, но и внешние рынки, расширяя свой инновационный потенциал, распределяя риски, осваивая новые рынки сбыта. Самолетостроение – та отрасль промышленности, которая может стать локомотивом роста не только для экономики, но и для фундаментальной и прикладной науки, системы среднего и высшего образования, то есть всего того, что интегрально определяет истинный статус страны, ее экономические, интеллектуальные и технологические возможности, независимо от запасов сырьевых ресурсов. Вместе с тем сложившаяся ситуация в самолетостроительной отрасли сдерживает развитие внешнеэкономического потенциала за счет отсталости производственной базы, низкой конкурентоспособности выпускаемых летательных аппаратов, отсутствия развитой инфраструктуры, достаточной государственной поддержки и комплексного механизма управления внешнеэкономическим потенциалом. Все это определяет актуальность темы данного диссертационного исследования.

Степень разработанности проблемы. Теоретические и практические исследования проблемы формирования внешнеэкономического потенциала нашли определенное отражение в трудах зарубежных и отечественных ученых. Наибольший вклад внесли работы Токарева Ю.В., Губина А.Н.,



Ромашова В.М., Петина К.А., Самохина Р.В., Яковлева Г.И., Порошина Ю.Б., Денисова В.Т., Кашеева В.В., Никифорова Н.Г., Медведева П.М.; Кавусгила С.Т., Зоу С., Хольцмюллера Х., Каспера Х., Йеоха П., Джеонга И., Балдауфа А., Кравенса Д.В., Вагнера У., Катсикеаса С., Леонидоу Л., Моргана Н. Большое внимание эффективности внешнеэкономической деятельности и отдельных составляющих экспортного потенциала уделено Стровским Л.Е., Долговым С., Кретовым И., Матвеевой О., Мироллобовой Т., Покровской В., Терешко Т., Бурмистровым В., Воронковой О., Пузаковой Н., Хлопковым К., Шереметом А.Д., Бакановым М.И.

Проблемы управления организацией отражены в трудах Мескона М., Альберта М., Хедоури Ф., Бодди Д., Пейтона Р., Скотта Р., Питерса Т., Уотермена Р., Чандлера А., Карлоффа Б., Друкера П.Ф., Гительмана Л., Богданова А.А., Глушкова В.М., Попова Г.Х., Бирмана А.М.; вопросы стратегического управления – Минцберга Г., Томпсона А., Роуза А., Робертсона Р., Стрикленда Д.Дж., Фишера П., Фатхутдинова Р., Маркова В., Гордеева М., Жабина А.; внешнеторговой стратегии фирм – стратегического планирования - Серажима В.И., Пивоварова С.Э., Ансоффа И., Гордона Г., Афанасьева В.Г., Котлера Ф., Минзберга Г., Виханского О., Наумова А. и др.

Исследованию резервов посвящены труды таких ученых, как: Б.Л. Бенцман, С.А. Бороненкова, Ю.Г. Вознесенский, В.И. Вокк, В.Н. Ганштак, В.Т. Денисов, Б.К. Злобин, С.Е. Каменицер, К.И. Клименко, А.И. Костин, М.Е. Куняевский, Ф. Кутта, В.М. Ларин, И.М. Герман, Ю.Г. Бондарь, Л.Е. Сыркин-Шкловский, А.Д. Шермет, О.П. Яковлева, В.Г. Лебедев, Б.И. Майнданчик, Ю.П. Маркин, Г.А. Пруденский, Г.В. Савицкая, С.И. Семин, Л.Е. Стариков, С.А. Шувалов и др. Теоретические вопросы международной кооперации широко освещены в трудах Авдокушина Е.Ф., Зверева Ю.М., Ломакина В.К., Моисеевой М.К., Спиридонова И.А., Барсуковой С.В., Рыбалкина В.Е., Стровского Л.Е., Герчиковой И.Н.

Однако некоторые вопросы исследованы не в полной мере, что выражается в отсутствии системных разработок применительно к формированию организационно-экономического механизма управления внешнеэкономическим потенциалом, использованию резервов развития внешнеэкономической деятельности и специфике самолетостроительных предприятий.

Цели и задачи исследования. Целью диссертационного исследования является изучение процесса формирования внешнеэкономического потенциала самолетостроительных предприятий и механизма управления его развитием, разработка методических положений и практических рекомендаций по формированию организационно-экономического механизма управления внешнеэкономическим потенциалом и использованию резервов развития внешнеэкономической деятельности. Поставленная цель диссертационного исследования достигается решением следующих задач:

- исследовать специфику внешнеэкономической деятельности самолетостроительных предприятий с целью повышения их конкурентоспособности, современное состояние и тенденции развития гражданского самолетостроения;

- разработать методические положения процесса формирования внешнеэкономического потенциала самолетостроительных предприятий, дать определение внешнеэкономического потенциала самолетостроительных предприятий;

- выявить факторы, оказывающие существенное влияние на формирование внешнеэкономического потенциала самолетостроительных предприятий в современных условиях их развития, и предложить мероприятия по их реализации в процессе функционирования;

- выделить приоритетные направления оценки эффективности внешнеэкономического потенциала и его развития;

- исследовать практику развития ВЭД самолетостроительных предприятий, кооперационных связей, использования потенциала и резервов и вынести на этой основе рекомендации по их совершенствованию;

- разработать модель организационно-экономического механизма управления внешнеэкономическим потенциалом самолетостроительных предприятий.

Область исследования. Исследование проведено в рамках специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: 15 – экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами Паспорта специальностей ВАК.

Предметом исследования являются организационно-экономические и коммуникационные отношения, складывающиеся в процессе формирования и управления внешнеэкономическим потенциалом самолетостроительных предприятий.

Объектом исследования являются отечественные самолетостроительные предприятия. Наибольшее внимание уделено исследованию внешнеэкономической деятельности ОАО «ВАСО», ОАО «СмАЗ» и ОАО «САЗ».

Методологические основы исследования. В рамках диссертационного исследования использовались методы структурного анализа и синтеза, системного подхода, сравнительного анализа, экономико-статистические, экономико-математические и графические методы, логическое обобщение и моделирование.

Информационную базу исследования составили нормативные и информационные материалы Федеральной службы государственной статистики РФ, нормативные и законодательные акты РФ в области внутриэкономической и внешнеэкономической деятельности, положения правительственных программ развития, оперативные данные предприятий самолетостроения.

Научная новизна исследования. Конкретные результаты, обладающие научной новизной, заключаются в следующем:

- определена специфика внешнеэкономической деятельности самолетостроительных предприятий: заказчиком и покупателем выступают авиакомпании, а конечным потребителем – пассажиры; высокий уровень себестоимости и стоимости техники и ее эксплуатации; ключевое влияние параметров топливной эффективности на конкурентоспособность продукции; необходимость больших производственных помещений и капиталовложений, развития современной инфраструктуры; повышенные требования к качеству, надежности и ресурсу; тесная связь с государственными интересами и потенциалом страны;

- предложены определения понятий:

- внешнеэкономического потенциала самолетостроительных предприятий, под которым подразумевается динамично возрастающая компонента его экономического потенциала, системно обеспечивающая, с учетом воздействия факторов внешней среды и внутреннего состояния, возможность организации эффективных экспортных и импортных операций, кооперационных связей, направленных на увеличение выпуска и реализации конкурентоспособных самолетов, агрегатов и компонентов, организации сервисного обслуживания на внешних рынках авиационной техники;

- управления внешнеэкономическим потенциалом самолетостроительного предприятия, под которым понимается комплекс взаимосвязанных и взаимозависимых элементов управления на самолетостроительном предприятии и самих связей, которые, подчиняясь миссии и целям предприятия, обеспечивают эффективное формирование и реализацию внешнеэкономического потенциала, т.е. достижение оптимальных результатов при осуществлении экспортной и импортной деятельности, кооперационного сотрудничества;

- разработана модель факторов управляющего воздействия на формирование внешнеэкономического потенциала самолетостроительных предприятий, которые выделены в два блока: внутренние факторы - системное развитие службы ВЭД, снижение себестоимости продукции, эффективная организация импорта, развитие сервисного обслуживания и снижение стоимости эксплуатации, техническое перевооружение и инновации, комплексная информационная система и автоматизация процессов проектирования и производства, развитие систем управления ВЭП и персоналом; и внешние факторы - государство, международные организации, конкуренты, авиакомпании, поставщики, лизинговые компании, банки, независимые факторы;

- определено, что внешнеэкономический потенциал самолетостроительного предприятия является объектом управляющего воздействия двух контуров. внутреннего со стороны системы стратегического планирования и управления предприятием; внешнего – со стороны государства и специализированных организаций (ИКАО, МАК,

ИАТА), устанавливающих требования к летательным аппаратам. Предложена информационная модель для осуществления сравнительного анализа технико-экономических характеристик самолетов, необходимая при проведении оценки конкурентоспособности гражданских самолетов по сравнению с зарубежными аналогами при выходе на внешние рынки;

- установлены взаимосвязи составляющих внешнеэкономического потенциала с внутриэкономическим: производственным и инновационным, кадровым и интеллектуальным, информационным и управленческим, финансовым потенциалами. При этом определено, что импортный потенциал самолетостроительного предприятия характеризует возможности рационального осуществления импорта и эффективного использования закупаемых сырья, материалов, компонентов, оборудования и услуг, повышающих конкурентоспособность самолетостроительной продукции на мировом рынке;

- разработана модель организационно-экономического механизма управления внешнеэкономическим потенциалом, включающая: систему стратегического планирования, систему выявления и использования резервов развития ВЭД, систему управления персоналом и интеллектуальным потенциалом, единую информационную систему предприятия, систему финансирования проектов, систему управления качеством и конкурентоспособностью продукции, систему организационного развития - в качестве основных функциональных блоков, направленных на совершенствование системы управления внешнеэкономическим потенциалом и повышение конкурентоспособности самолетостроительного предприятия;

- дано определение понятия резервов развития внешнеэкономической деятельности самолетостроительных предприятий – это не только неиспользованные или частично используемые возможности наращивания объемов экспорта авиационной техники и ее качественного сервисного обслуживания в процессе эксплуатации в целях удовлетворения потребностей заказчиков, но и расширение этих предпосылок, дальнейшее создание всех необходимых условий в эффективном использовании организационно-правового, производственного, кадрового и интеллектуального, информационного, финансового обеспечения, совершенствования систем управления, расширения и укрепления кооперационных связей.

Теоретическая и практическая значимость исследования. В данном исследовании получили дальнейшее углубление и развитие существующие в современной экономической науке теоретические и методические положения решения проблемы формирования и управления внешнеэкономическим потенциалом с учетом специфических особенностей функционирования самолетостроительных предприятий. Проведенное диссертантом исследование является попыткой комплексного изучения сложившейся ситуации в самолетостроении и разработки предложений, направленных на совершенствование механизма управления внешнеэкономическим

потенциалом самолетостроительных предприятий применительно к конкретным рынкам деятельности с целью повышения их конкурентоспособности. Представленные к защите результаты исследования отражают решение важной научной проблемы и имеют общезкономическое значение.

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что полученные теоретические результаты доведены до уровня практической апробации и используются менеджментом самолетостроительных предприятий в процессе управления внешнеэкономическим потенциалом, определения приоритетов развития и на этой основе обеспечения повышения конкурентоспособности продукции и предприятия в целом.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертации и результаты проведенных исследований были раскрыты в докладах на международных научно-практических конференциях и опубликованы в форме статей и тезисов докладов в научно-практических сборниках: «Направления и модели трансформации инновационной деятельности в контексте международной интеграции», Донецк, 18-19 октября 2007г.; «Экономико-правовые аспекты развития приграничного сотрудничества», Саратов, 27-28 ноября 2008г.

Публикации. По теме настоящего диссертационного исследования опубликовано десять работ общим объемом 5,0 п.л.

Структура и объем работы. Рукопись объемом 206 страниц машинописного текста содержит введение, три главы, заключение, библиографический список (171) и приложения (10). В работе представлено 15 рисунков, 26 таблиц.

2. ОСНОВНЫЕ ИДЕИ И ВЫВОДЫ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

Самолетостроение, являясь наукоемкой и высокотехнологичной отраслью промышленности, при условии эффективного формирования и управления внешнеэкономическим потенциалом способно обеспечить России достойное место на мировом рынке авиационной техники. В процессе выполнения автором диссертационного исследования были получены результаты, которые позволяют сделать ряд выводов и рекомендаций теоретического, методического и практического характера в области формирования организационно-экономического механизма управления внешнеэкономическим потенциалом самолетостроительных предприятий.

1. В период с 2007 по 2026гг. мировому рынку потребуется около 26000 новых лайнеров. Темпы роста пассажиропотока составят 4,9-5,0%. При этом лидеры мирового рынка Boeing и Airbus концентрируют усилия на сегменте крупных дальнемагистральных лайнеров, предлагая Boeing 787 и A380, создаваемые с использованием новейших электронных технологий и материалов. Оценивая международный рынок региональных самолетов как перспективный, Россия имеет возможности выхода на данный сегмент с самолетом Sukhoi Superjet и другими новыми проектами, создающимися в широкой международной кооперации и использующими последние новейшие разработки в авиационной промышленности (Ту-334, Ил-114, Ту-204/214, Ан-148, Ил-96-300 и МС-21).

Участие во внешнеэкономической деятельности позволяет самолетостроительному предприятию эффективно организовывать производственный процесс (в том числе за счет импорта новейших оборудования, технологий, материалов; сотрудничества в рамках международной кооперации), осваивать новые рынки сбыта, увеличивать прибыль и распределять риски. Определение и изучение потенциала предприятия позволяет дать объективную оценку его возможностей и указать направления развития, что очень важно в высококонкурентных рыночных условиях. Вместе с тем действия самолетостроительного предприятия в условиях жесткой международной конкурентной среды могут быть эффективными только при наличии комплексной и современной системы управления всеми аспектами внешнеэкономического потенциала.

Анализ теоретических положений по проблеме формирования и управления внешнеэкономическим потенциалом в целом обосновал необходимость уточнения понятийного аппарата, выполненного нами.

2. Формирование внешнеэкономического потенциала самолетостроительного предприятия тесно связано с составляющими его внутриэкономического потенциала – производственного и инновационного, кадрового и интеллектуального, информационного и управленческого, финансового (см. рис. 1). Большое значение автором уделено роли импортного потенциала в формировании внешнеэкономического потенциала, под которым понимаются возможности рационального осуществления

импорта и эффективного использования закупаемых сырья, материалов, компонентов, оборудования и услуг, повышающих конкурентоспособность самолетостроительной продукции на мировом рынке.

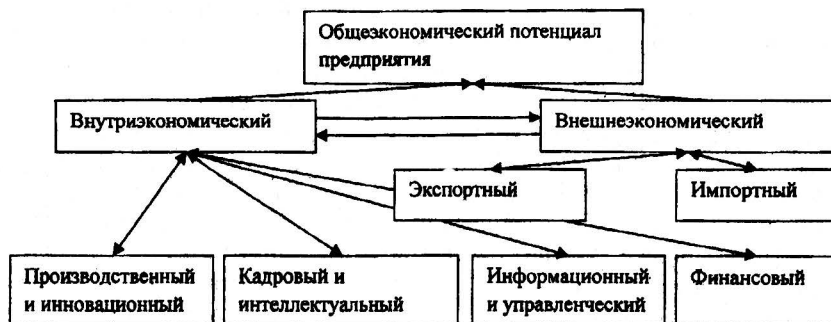


Рис. 1. Структурная схема взаимосвязей внутри- и внешнеэкономического потенциала самолетостроительного предприятия

Формирование внешнеэкономического потенциала самолетостроительного предприятия происходит под воздействием ряда основных общих и специфических факторов, которые выделены в систему внутренних и внешних факторов (см. рис. 2). Внутренние факторы в соединении с внешними определяют формирование и развитие внешнеэкономического потенциала российских самолетостроительных предприятий на зарубежных рынках авиационной техники. Влияние данных факторов имеет причинно-следственную связь и синергию действия.

Конкурентоспособность создаваемой продукции (летательного аппарата, агрегата или комплектующего изделия) является интегральной характеристикой, связывающей все внутренние факторы, и представляет собой объединение технико-технологических и экономических параметров, которые обозначают равенство или превосходство по сравнению с лучшими мировыми образцами. Ценовой фактор оказывается решающим при выборе поставщика новой техники для авиакомпаний. Руководствуясь современными требованиями, мировые лидеры самолетостроения прикладывают все усилия к снижению себестоимости конечного изделия за счет использования прогрессивных технологий и материалов, повышения уровня организации всех сторон деятельности предприятия - проектирования, производства, материально-технического снабжения и т.д. Снижение издержек требует четкого анализа и выявления резервов экономии ресурсов всех уровней.



Рис. 2. Модель факторов управляющего воздействия на формирование внешнеэкономического потенциала самолетостроительного предприятия

Самолетостроительная продукция является уникальным товаром, конкурентоспособность которого формируется в равных долях на стадии его создания и эксплуатации. Предложена информационная модель для сравнительного анализа технико-экономических характеристик самолетов, учитывающая основные требования к экономичности, комфортности и безопасности гражданских судов (см. табл. 1).

Таблица 1
Информационная модель для сравнительного анализа технико-экономических характеристик самолетов

Показатели	Ед. измерения	Самолеты		
		1	2	3
1	2	3	4	5
Год выпуска и внедрения	год			
Себестоимость самолета	млн. руб.			
Стоимость самолета (нового)	млн. руб.			
Трудоемкость производства	н/час			
Тип двигателей	-			
Количество двигателей	шт			
Стоимость одного двигателя (нового)	млн. руб.			

1	2	3	4	5
Тяга одного двигателя	кН			
Удельный средний расход топлива двигателем	г/пасс-км			
Экологические характеристики (запас по уровню шума на местности Часть 36 правил FAR, глава 3 правил ИКАО, приложение 16)	дБ			
Ресурс самолета (проектный)	час			
Ресурс самолета с интенсивностью использования в сутки	час			
Ресурс двигателей (проектный), взлетно-посадочных циклов	цикл			
Экипаж самолета	чел			
Количество бортпроводников	чел			
Количество пассажирских мест	шт			
Длина самолета	м			
Диаметр фюзеляжа	м			
Высота пассажирского салона	м			
Максимальная ширина салона	м			
Шаг установки кресел	см			
Размах крыла	м			
Площадь крыла	м ²			
Удельная нагрузка на крыло	кг/м ²			
Взлетная масса	т			
Максимальная посадочная масса	т			
Масса снаряженного самолета	т			
Максимальная коммерческая нагрузка	т			
Максимальная коммерческая нагрузка на одного пассажира	кг/пасс			
Максимальная масса топлива	т			
Дальность полета: при максимальной коммерческой нагрузке	км			
при полном запасе топлива	км			
при максимальной пассажироместности	км			
Крейсерская скорость	км/час			
Крейсерская высота полета	м			
Трудоемкость обслуживания планера на час полета	час			
Себестоимость перевозки одного пассажира	руб.			
Себестоимость одного летного часа	руб.			
Ресурс конструкции планера до первого трудоемкого технического обслуживания	л. час			
Требования к ВПП (РАТУ)	м			
Обеспечение посадочного минимума III категории ИКАО	-			
Обеспечение спутниковой телефонной и факсимильной связи	-			
Количество отказов, простои (вероятность вылета по расписанию с учетом нормативной задержки)	-			
Наработка на инцидент	лет. час			
Базирование	грунт/бетон			
Налет (количество летных часов в год на 1 ВС)	час			

Себестоимость экспортного изделия является одним из ключевых факторов конкурентоспособности летательного аппарата на мировом рынке авиационной техники. Исследование показателей себестоимости изделий предприятий ОАО «ВАСО» и ОАО «СмАЗ» показало, что несмотря на снижение себестоимости, наибольший удельный вес составляют затраты комплексных статей – общецеховые и общезаводские расходы (см. рис.3).

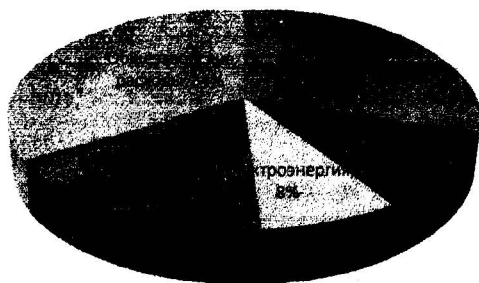


Рис. 3. Средние доли статей себестоимости на предприятиях ОАО «ВАСО» и ОАО «СмАЗ»

Этим объясняется необходимость тщательного анализа трудовых затрат, который, в свою очередь, выделил категории аппарата управления и вспомогательных рабочих как наиболее трудоемкие. Несмотря на более активную деятельность ОАО «ВАСО», его показатели, превышающие единицу по затратам труда всех категорий вспомогательных рабочих и управленческого персонала на 1 час труда ОПР, говорят о неэффективном подходе к организации труда управленческого персонала и вспомогательных рабочих (см. рис. 4).



Рис. 4. Распределение затрат труда по категориям персонала на ОАО «ВАСО» и ОАО «СмАЗ»

Проведенное исследование показывает необходимость применения методов эффективной организации труда не только основных производственных рабочих и повышения уровня его механизации, но еще в большей степени это относится к организации труда всех категорий вспомогательных рабочих; системного учета и применения целевых комплексов мер по оптимизации структуры затрат живого труда. В этой связи целесообразно:

- проводить мероприятия, направленные на восстановление престижа работы в отрасли;

- проводить мероприятия, направленные на повышение уровня подготовки в профильных вузах (число ВУЗов, готовящих специалистов для аэрокосмической отрасли, сократилось до девяти, и еще в одиннадцати ВУЗах имеются авиационные и ракетные курсы);

- внедрять новую технику и технологии, повышать долю механизированного труда, в том числе во вспомогательных и обслуживающих операциях;

- способствовать рационализации трудовых приемов и методов;

- системно повышать уровень квалификации кадровых служб;

- решить проблему существенного старения кадрового потенциала (35% пенсионеры, 30% предпенсионный возраст, 20% средний возраст, 15% молодые специалисты);

- устранять несоответствие структуры персонала потребностям предприятий (наиболее востребованные – конструкторы-разработчики, специалисты, владеющие современными технологиями разработки, расчетов, конструирования, технологической подготовки производства, управленческий персонал, подготовленный для работы в высокотехнологичных отраслях с высокой долей проектного управления, высококвалифицированные рабочие – операторы оборудования);

- установить адекватную систему оплаты труда и мотивации, повышения квалификации и уровня профессионализма (наибольшая доля основных производственных рабочих имеет среднепрофессиональное образование (58%), а вспомогательного персонала – среднее общее (60%)) и внутреннего обучения (доля учеников – 2%).

- развивать систему управления самолетостроительным предприятием и его подразделениями, чему будет способствовать анализ структурных схем управления и разделения труда в управленческих процессах, внедрение новейших информационных технологий, подготовка и переподготовка персонала и соответственно рост уровня его компетенции.

3. Развитие внешнеэкономического потенциала и совершенствование внешнеэкономической деятельности самолетостроительных предприятий призвана обеспечить система выявления и использования резервов. В таблице 2 представлена классификация резервов развития внешнеэкономической деятельности самолетостроительных предприятий.

Таблица 2

Классификация резервов развития внешнеэкономической деятельности самолетостроительных предприятий

Категория резервов	Внешние резервы	Внутренние резервы
1	2	3
Организационно-правовые	1. Достижение соглашений о сотрудничестве на правительственном уровне 2. Совершенствование	1. Развитие международной кооперации 2. Проведение стандартизации 3. Совершенствование

1	2	3
	<p>законодательства в области авиации, лизинговых операций и др.</p> <p>3. Обеспечение взаимодействия со специализированными организациями</p> <p>4. Гармонизация национальных и международных стандартов</p> <p>5. Развитие современной инфраструктуры</p>	<p>организационной структуры</p> <p>4. Интеграция службы ВЭД</p> <p>5. Участие в выставочной деятельности</p>
Производственные и инновационные	<p>1. Развитие научной и экспериментальной базы</p> <p>2. Проведение инновационной политики</p> <p>3. Введение таможенных льгот на импорт нового оборудования и комплектующих</p>	<p>1. Приобретение новейших технологий и оборудования</p> <p>2. Проведение технического перевооружения и модернизации</p> <p>3. Обеспечение связи с научными центрами</p> <p>4. Внедрение системы управления качеством ISO 9100</p> <p>5. Сертификация продукции в соответствии с мировыми стандартами</p> <p>6. Развитие систем технического обслуживания</p> <p>7. Организация эффективного импорта</p>
Кадровые и интеллектуальные	<p>1. Развитие профильных образовательных институтов</p> <p>2. Субсидирование обучения студентов по профильным специальностям</p> <p>3. Повышение привлекательности отрасли</p>	<p>1. Обеспечение взаимодействия с научными и образовательными институтами и кафедрами</p> <p>2. Совершенствование систем подбора, обучения и переподготовки, мотивации персонала</p> <p>3. Построение корпоративной культуры</p>
Информационные и управленческие	<p>1. Стимулирование внедрения новых информационных технологий</p> <p>2. Гармонизация информационных стандартов</p> <p>3. Реализация эффективного управления самолетостроительным комплексом</p>	<p>1. Создание сквозных компьютеризированных систем</p> <p>2. Развитие электронного документооборота</p> <p>3. Внедрение CALS-технологий</p> <p>4. Создание системы виртуального предприятия</p> <p>5. Совершенствование систем управления</p>
Финансовые	<p>1. Целевые федеральные программы поддержки</p> <p>2. Налоговые льготы (НДС, налоги на имущество и прибыль)</p> <p>3. Развитие механизма госгарантий по кредитам</p> <p>4. Развитие лизинговых операций</p>	<p>1. Совершенствование механизмов управления потоками финансовых ресурсов</p> <p>2. Совершенствование подходов к оценке финансового состояния и эффективности деятельности</p> <p>3. Исследование резервов снижения себестоимости</p>

4. Перспективным направлением развития внешнеэкономического потенциала самолетостроительных предприятий является международная

промышленная кооперация. Среди многообразия форм промышленной кооперации для мировой самолетостроительной отрасли наиболее характерны: производственная и сбытовая кооперация; совместные предприятия, подряд. Рынок комплектующих в самолетостроении является одним из наиболее прибыльных и быстрорастущих сегментов. Международное кооперационное сотрудничество в самолетостроительной отрасли РФ выделено автором в два направления: 1) производство комплектующих на территории РФ для удовлетворения потребностей мировых лидеров самолетостроительной промышленности; 2) участие зарубежных предприятий в кооперации по созданию и продвижению российских гражданских самолетов на мировой рынок. В международных кооперационных проектах задействованы следующие российские предприятия: ОАО «НАЗ «Сокол», ОАО «Завод «Гидромаш»; Корпорация «Иркут», Корпорация «ВСМПО-Ависма», ОАО «Русский Алюминий», ЗАО «Авиастар-СП», ОАО «ВАСО», ОАО «Авиакор – авиационный завод», осуществляющие поставки титана, алюминия, изделий из них, комплектующих и услуг по конвертации пассажирских самолетов в транспортные суда, участвующие в создании и работе совместных инженерных и конструкторских центров и пр. В рамках глобального проекта по созданию регионального самолета SSJ, помимо поставок комплектующих, в международной кооперации принимают участие компании Boeing, Alenia Aeronautica, Snecma, SQUARE, LTL, предоставляющие услуги в области консультирования, сбыта и послепродажного обслуживания, а также технологии в сфере двигателестроения. Также кооперационными проектами призваны стать самолеты Ту-334, Ту-204/214.

Преимущества международной кооперации в самолетостроении многочисленны и проявляются во всех аспектах промышленного развития: рост возможностей для эффективного развития производства самолетов и обеспечения его конкурентоспособности; стабилизация спроса на самолетостроительную продукцию и услуги и полное обеспечение потребностей заказчиков; более полное и эффективное использование производственных мощностей и оптимизация производственного процесса; гибкость и адаптация к изменению внешних факторов и условий работы на мировом рынке; углубление специализации производства, его концентрации, повышение качества самолетостроительной продукции на этой основе и снижение ее себестоимости; применение эффективной коммуникационной политики и систем ценообразования; эффективное внедрение и использование инноваций; снижение издержек производства и обращения. Вместе с тем кооперационное сотрудничество является двойственным процессом, обеспечивающим не только экономию затрат и повышение качества комплектующих, загрузку мощностей и повышение технологического уровня, но и рост зависимости, потерю инновационного и кадрового потенциала.

5. Основной причиной неэффективности формирования внешнеэкономического потенциала самолетостроительных предприятий является жесткость, отсталость и неприспособленность систем управления, что делает невозможным долгосрочное эффективное развитие.

Внешнеэкономический потенциал самолетостроительного предприятия является объектом управляющего воздействия двух контуров: внутреннего со стороны системы стратегического планирования и управления предприятием, внешнего – со стороны государства и специализированных организаций (ИКАО, МАК, ИАТА). Управление осуществляется исходя из единой миссии деятельности самолетостроительного предприятия, в качестве которой может быть указано удовлетворение потребностей мирового авиационного рынка в качестве ведущего производителя высококачественной авиационной техники за счет эффективного использования интеллектуальных и технических возможностей, обеспечение развития благосостояния общества и безопасности полетов. Система внешнего регулирования представлена: законами и подзаконными актами; программами поддержки высокотехнологичных, инновационных и стратегических производств в налоговом и финансовом поле; программами развития самолетостроительной отрасли, повышения ее конкурентоспособности; косвенным регулированием и программами развития; международными требованиями и нормами.

Модель управления внешнеэкономическим потенциалом представляет собой специфическую многофункциональную и многокомпонентную систему, состоящую из комплекса взаимосвязанных блоков - элементов системы, функционирующих под влиянием внутренних и внешних факторов. Данная модель относится к типу целенаправленных систем, то есть стремящихся в своем функционировании к достижению определенных целей и результатов, определенных и подчиненных генеральной стратегии и миссии самолетостроительного предприятия. Применение модели позволяет выявить организационно-экономические резервы развития внешнеэкономического потенциала самолетостроительного предприятия и эффективно их использовать, а также управлять каждым этапом формирования внешнеэкономического потенциала.

Структуры основных элементов модели управления внешнеэкономическим потенциалом формируют программно-целевые комплексные блоки, отражающие необходимые действия, конкретные организационные, экономические, технико-технологические, производственные и другие мероприятия в их взаимосвязи и взаимозависимости, реализация которых способствует результативному осуществлению управленческих решений в самолетостроении. Все названные блоки схемы, находясь во взаимосвязи друг с другом и образуя определенную целостность, объединены единым принципом – каждый из них обеспечивает совершенствование системы управления внешнеэкономическим потенциалом и повышение общей

конкурентоспособности самолетостроительного предприятия на внешних рынках (см. рис. 5).



Рис. 5. Модель организационно-экономического механизма управления внешнеэкономическим потенциалом самолетостроительного предприятия

Система выявления и использования резервов развития внешнеэкономической деятельности самолетостроительных предприятий предполагает следующие уровни:

- организационно-правовой;
- производственный и инновационный;
- кадровый интеллектуальный;
- информационный и управленческий;
- финансовый.

Развитие систем управления персоналом и интеллектуальным потенциалом зависит от:

- обеспечения тесного взаимодействия с научными и образовательными профильными институтами и кафедрами;
- совершенствования системы подбора персонала;
- реорганизации системы обучения и переподготовки;

- развития механизма материальной и нематериальной мотивации и оценки работы;
- построения корпоративной культуры и повышения привлекательности отрасли;

- создания условий для реализации интеллектуального потенциала.

Создание единой информационной системы самолетостроительного предприятия базируется на следующих основных мероприятиях:

- техническое обеспечение информационной системы;
- развитие сквозных компьютеризированных систем управления самолетостроительным предприятием;
- внедрение систем электронного документооборота;
- внедрение CALS-технологий;
- создание системы виртуального предприятия.

Обеспечение эффективного финансирования проектов достигается за счет:

- мониторинга федеральных и региональных программ поддержки самолетостроительных предприятий;
- развития систем анализа себестоимости и выявления резервов ее снижения;
- совершенствования механизмов управления потоками финансовых ресурсов;
- повышения эффективности участия в инвестиционных проектах;
- совершенствования методических подходов к оценке финансового состояния и эффективности деятельности самолетостроительного предприятия и отдельных подразделений.

Комплексная система управления качеством и конкурентоспособностью самолетостроительной продукции включает:

- разработку и внедрение комплексной системы управления качеством;
- аттестацию производства на соответствие требованиям международных и европейских стандартов качества;
- сертификацию продукции в соответствии с международными и европейскими стандартами;
- активизацию инновационной деятельности; проведение технического перевооружения и модернизации; освоение новой техники и оборудования;
- инициирование и участие в сертификации поставщиков и основных партнеров;

- развитие системы технического обслуживания реализуемой продукции.

Система организационного развития самолетостроительного предприятия основывается на:

- совершенствовании организационной структуры самолетостроительного предприятия и его подразделений;
- интеграции службы ВЭД во все системы предприятия;
- внедрении предпринимательского типа управления.

Отмечена необходимость комплексного подхода к совершенствованию систем управления самолетостроительным комплексом в целом и интегрированными объединениями на уровне государства и конкретными самолетостроительными предприятиями. Особое внимание должно быть уделено развитию и совершенствованию информационных комплексных систем, систем управления качеством и организационных структур, систем управления персоналом и интеллектуальным потенциалом.

Таким образом, проведенное исследование проблемы формирования организационно-экономического механизма управления внешнеэкономическим потенциалом дает возможность разработать практические рекомендации по его созданию и функционированию, а также позволяет предложить комплексный подход к дальнейшему совершенствованию систем управления внешнеэкономическим потенциалом на уровне государства и предприятия. Комплекс полученных результатов отражает, на наш взгляд, решение практической и актуальной научной проблемы.

Список работ, опубликованных по теме диссертации

Публикации в журналах, рекомендуемых ВАК РФ:

1. Денисов В.Т., Киреев Д.В., Баскаков А.П., Андреева М.В. «Инновационный подход к развитию пассажирского и транспортного самолетостроения»// Вестник Саратовского государственного технического университета. №4(17), выпуск 2. – 2006. – с.99-106. 1 п.л. (лично автора 0,25 п.л.).
2. Денисов В.Т., Андреева М.В. «Возможные пути инновационного развития производства летательных аппаратов»// Вестник Самарского государственного экономического университета. № 1(27). – 2007. – с.35-39. 0,6 п.л.(лично автора 0,3 п.л.).
3. Андреева М.В. Система факторов, влияющих на ~~экономический~~ потенциал самолетостроительных предприятий// Вестник СГСЭУ. - Саратов. – 2009. - №4 (28). 0,5 п.л.

Научные статьи, тезисы докладов в других изданиях:

1. Денисов В.Т., Андреева М.В. Летательные аппараты для мирового рынка// Сб. научных трудов «Труды соискателей и аспирантов». – Саратов, изд. «Научная книга». – 2007. – с.46-53. 0,4 п.л. (лично автора 0,2 п.л.).
2. Денисов В.Т., Андреева М.В., Денисов Д.Д. Роль самолетов в структуре экспорта оружия// Сб. научных трудов «Труды соискателей и аспирантов». – Саратов, изд. «Научная книга». – 2007. - с. 140-146. 0,4 п.л. (лично автора 0,15 п.л.).
3. Денисов В.Т., Андреева М.В., Денисов Д.Д. Потребности в воздушных судах и возможности их удовлетворения// Сб. научных статей «Современные проблемы и тенденции развития внутренней и внешней торговли». – Саратов, изд. «Научная книга». – 2007. - с. 45-48. 0,3 п.л. (лично автора 0,1 п.л.).
4. Андреева М.В., Денисов Д.Д. Инновационное развитие авиапромышленного комплекса//Сб. тезисов докладов международной научно-практической конференции «Направления и модели трансформации инновационной деятельности в контексте международной интеграции (18-19 октября 2007). – Донецк: НАН Украины, отделение экономики. – 2007. – с. 195-197. 0,2 п.л. (лично автора 0,1 п.л.).
5. Андреева М.В., Резник А.Е. Управление рисками инновационной деятельности//Сб. тезисов докладов международной научно-практической конференции «Направления и модели трансформации инновационной деятельности в контексте международной интеграции» (18-19 октября 2007г.). – Донецк: НАН Украины, отделение экономики. – 2007. – с. 116-118. 0,2 п.л. (лично автора 0,1 п.л.).

6. Андреева М.В. Международное сотрудничество между Россией и Казахстаном в рамках поставок и технического обслуживания гражданских самолетов// Сб. тезисов докладов международной научно-практической конференции «Экономико-правовые аспекты развития приграничного сотрудничества» (27-28 ноября 2008г.). – Саратов. – 2008. – с. 53-55. 0,2 п.л.

7. Денисов В.Т., Андреева М.В., Денисов Д.Д. Вопросы управления развитием международных кооперационных связей в самолетостроении// Сб. научных трудов «Управление экономикой переходного периода». – Донецк, изд. Института экономики промышленности НАН Украины. – 2008. 1,2 п.л. (лично автора 0,4 п.л.).

Подписано в печать 30. 09. 2009г. Печать RISO. Формат 60x84 1/16
Бумага типогр. Уч.-изд. л. 42 Тираж 100экз. Заказ 368
410003, Саратов, ул. Радищева, 89. СГСЭУ

10 ~